DOSSIER DE PRESSE

Août 2000

Prévention des accidents

de roller
&
de vélo

Contacts presse :

CNAMTS / CFES : Anne DEGROUX, tél. : 01 41 33 33 06, e-mail : anne.degroux@cfes.sante.fr
BBDO Corporate : Angélique d'ESTEVE , tél. : 01 46 09 47 71, e-mail : adesteve@bbdocorporate.fr

Sommaire

I. LE ROLLER

Introduction p. 4

A. Débutants ou confirmés, les risques existent **p. 5**

Un accident sur cinq lors de la première sortie p. 5
Des blessures localisées p. 5

B. Protections efficaces, matériel adapté et apprentissage **p. 6**

Pas de roller sans protection p. 6
Choisir un matériel adapté p. 6
Comment débuter p. 7
Conseils de sécurité p. 7

Annexe 1 :
Le roller, mode de vie et de transport **p. 8**

Les différentes facettes du roller p. 8
Le roller en chiffres p. 9
Réglementation : des piétons à roulettes p. 10

Annexe 2 :
Les accidents de rollers, de skateboard et de patins à roulettes **p. 11**

Etude réalisée par le Service Médical d'Accueil de l'Hôpital Edouard-Herriot à Lyon

Annexe 3 :
Skateboard, mode d'emploi **p. 12**

II. LE VELO

Introduction **p. 13**

A. Des risques réels aux conséquences graves **p. 14**

En 1999 : 307 cyclistes tués, 6 260 autres blessés p. 14
Des accidents qui touchent souvent les jeunes de moins de 15 ans p. 14
Des accidents de la vie de tous les jours p. 15
Contusions, traumatismes crâniens,…
des séquelles variées pouvant être très graves p. 15
Un recours fréquent aux soins médicaux p. 15

B. Le casque : accessoire vital pour tous **p. 16**

Une réglementation qui varie selon les pays p. 16
Une conformité à des normes précises p. 17
Comment reconnaître un bon casque p. 17

C. Conseils de prévention complémentaires à l'usage de tous **p. 18**

Pour les adultes p. 18
Attention aux enfants p. 18
Pour les « vettétistes » p. 19

Annexe :
Les nouvelles pratiques du vélo **p. 20**

En ville comme à la campagne, le vélo gagne du terrain p. 20
Le vélo en ville : vers une troisième « voie » ? p. 23

I. LE ROLLER

Introduction

Un véritable phénomène de société

Les villes sont devenues un grand terrain de jeu quadrillé, tout au long de l'année, par les adeptes du roller.
Moyen de locomotion non polluant et non bruyant, le roller répond à des préoccupations écologiques croissantes. Le citadin en roller n'est plus tributaire des transports en commun et de leurs inconvénients. C'est une nouvelle liberté, un moyen de s'affirmer ou de se singulariser.

Moyen de transport individuel ou pratique « extrême », mélange d'adresse, de force et d'équilibre, le roller est un outil d'expression et de création, synonyme d'indépendance et d'évasion.

Des risques d'accident

Le roller est un sport qui peut être dangereux. Il ne peut être exercé sans un sérieux apprentissage. En effet 1 accident sur 5 se produit lors de la première sortie.

Les conséquences des accidents peuvent être très graves, avec parfois des traumatismes crâniens. Aussi, afin d'éviter les blessures et de prévenir les accidents mortels, la CNAMTS et le CFES lancent une campagne de prévention destinée à favoriser progressivement une prise de conscience collective.

Le message principal de cette campagne repose sur le port absolument indispensable de protections : protège-poignets, coudières, genouillères et casque.

Il est également important pour les pratiquants de connaître les droits et les devoirs des rollers ainsi que les règles de circulation qu'ils doivent respecter afin de ne pas être un danger pour les autres utilisateurs de la route, et notamment les piétons.

Apprendre à se servir de ses rollers avant de se lancer sur le bitume, porter les protections marquées CE, choisir un matériel adapté, tels sont les conseils simples mais indispensables à l'intégration en toute sécurité des rollers au monde urbain.

A. Débutants ou confirmés, les risques existent

Un accident sur cinq lors de la première sortie[1]

Les accidents touchent **principalement les jeunes âgés de 15 à 25 ans**.

Les débuts en rollers sont particulièrement redoutables. En effet, **1 accident sur 3 se produit pendant le premier mois de pratique, et même 1 sur 5 lors de la première sortie.**

8 accidents sur 10 sont dus à une chute individuelle alors que les accidents par collision avec un tiers ou contre un obstacle fixe sont assez rares : 1 accident sur 10. **Dans la majorité des cas (81 %), l'accident a lieu sur la voie publique.**

81 % des accidentés n'ont suivi aucun apprentissage du roller et 65 % ne portaient aucune protection.

Des blessures localisées

Les accidents touchent en majorité les **membres supérieurs**[2] : 68 % des accidents, surtout les poignets (35 % des cas). Les conséquences des chutes peuvent être très graves, avec parfois des traumatismes crâniens.

En cas de chute, les **fractures** concernent :

- **le poignet : 35 %**
- le genou : 20 %
- le coude : 18 %
- l'épaule : 7 %
- la tête : 5 %
- le dos : 5 %
- le tibia : 5 %
- la cheville : 4 %
- le coccyx : 1 %

[1] « Circuler en roller, ça s'apprend » - Prévention Routière

[2] « Les accidents de rollers » - Etude réalisée par le Service Médical d'Accueil de l'Hôpital Edouard-Herriot à Lyon – 1997 (cf. Annexe 2).

B. Protections efficaces, matériel adapté et apprentissage

Pas de roller sans protection

Le port de protections **réduit d'au moins 90 % le risque** de lésions traumatiques.
Protège-poignets, coudières, genouillères et casque sont indispensables que l'on soit débutant ou confirmé :

- Absolument nécessaires, les **protège-poignets** protègent de l'accident le plus courant : la fracture du poignet.
- Le port de gants est également vivement recommandé.
- En cas de chute en avant, les **genouillères** s'avèrent indispensables. Elles doivent être faciles à enfiler et ne pas couper la circulation du sang.
- Portées le long du bras, les **coudières** sont maintenues par des bandes velcro.
- Essentiel pour les grandes balades, le **casque** doit porter la norme CE.

  Selon le Baromètre Santé Jeunes 1999-2000, **10,7 %** des personnes interrogées ont déclaré avoir porté un casque lors de leur dernière utilisation de rollers, de patins à roulettes ou de skateboard. Les hommes sont plus nombreux que les femmes à déclarer utiliser cette protection (12,4 % contre 9 %), ainsi que les jeunes âgés de 12 à 14 ans (16,8 % pour le roller ou le patin à roulettes, 19 % pour le skate).

Ces équipements de protection, disponibles en plusieurs tailles, sont souvent vendus en kit et doivent être conformes aux normes CE.

Choisir un matériel adapté

Le choix du patin dépend de la pratique !

Pour un débutant en « **fitness** » (balade tranquille), il est préférable de privilégier le confort et la maniabilité.

Pour les « accros de la **rando** », il faut passer au modèle supérieur, en étant plus exigeant sur le maintien de la cheville et le serrage de la chaussure.

Comment débuter ?[1]

Il n'est pas souhaitable de pratiquer le roller avant l'âge de 7 ans (l'enfant n'ayant pas une coordination et un sens de l'équilibre suffisants).

Acquérir, dès le départ, les positions de sécurité et les bons réflexes est primordial. C'est d'eux que vont dépendre la stabilité du roller en toutes circonstances.

Pas question pour les débutants d'aller sur les trottoirs. Les premières glisses se font dans des **espaces protégés** : parkings sans voiture, espaces libres, plats, secs et sans piéton, pour la sécurité de tous !

La meilleure solution est de s'inscrire dans un club ou une association qui dispense des cours de glisse urbaine. La formation pratique doit mettre l'accent sur l'autocontrôle et l'apprentissage de la chute.

La pratique urbaine se fait ensuite progressivement lorsque l'on **maîtrise au moins deux techniques de freinage** et que l'on sait **gérer les trajectoires**.

Conseils de sécurité

Outre les protections et un matériel adapté, voici quelques conseils de sécurité :

- Entretenir soigneusement son matériel afin de prévenir l'usure des freins et des roues.
- Porter des vêtements clairs ou des bandes réfléchissantes pour être plus visible.
- Eviter de rouler sur certaines surfaces :
    - les revêtements mouillés,
    - le sable,
    - la terre et l'herbe, sauf pour s'arrêter en cas d'urgence,
    - les revêtements granuleux.
- Maîtriser sa vitesse.
- En cas de chute, ne pas laisser ses mains au sol et se relever le plus rapidement possible.
- Savoir s'arrêter à temps : après deux heures de patinage, l'attention et les réflexes se relâchent. Il peut donc être dangereux de continuer à rouler.

[1] « Circuler en roller, ça s'apprend » - Prévention Routière.

Annexe 1
Le Roller, mode de vie et de transport

Accessoire ludique à l'origine, le roller constitue aujourd'hui un phénomène de société. La multiplication des boutiques d'équipements et des lieux d'apprentissage ainsi que la mobilisation des associations et des pouvoirs publics pour faire évoluer la réglementation en témoignent.

Apparu à Paris au moment des grandes grèves de transports en commun de 1995, le phénomène roller représente aujourd'hui un véritable style de vie, un mode d'expression, d'habillement. Certains ont laissé tomber les transports en commun ou la voiture pour utiliser les rollers comme moyen de locomotion.

Les pratiquants, poussés par l'envie de s'évader du milieu urbain, utilisent le roller pour exprimer leur **soif de liberté**. Cette pratique n'est plus perçue aujourd'hui comme un simple « jeu de rue », mais comme l'occasion de rencontres, d'échanges et d'une recherche d'harmonie avec l'environnement citadin.

Les différentes facettes du Roller

Phénomène encore principalement **urbain**, le roller commence à partir en vacances. On patine en famille ou en groupe, en France ou à l'étranger. A titre d'exemple, l'association *Planet Roller* organise, depuis un an, des randonnées aux quatre coins du globe.

Le roller est aussi un **sport « extrême »** aux sensations fortes dont les deux principales disciplines sont le Street et la Rampe :

- **Le STREET :**
  consiste à réaliser des figures d'équilibre sur une piste équipée d'obstacles de formes diverses : modules, pans inclinés, courbes et rails.
  Issu de la rue, le Street est la pratique la plus fréquente du roller qui compte le plus grand nombre d'adeptes. Le Street requiert beaucoup d'attention en raison de la précision technique, de la créativité et de l'originalité qu'elle exige.

- **La RAMPE** :
  est une structure métallique en forme de U, sur laquelle on effectue des aller-retours avec figures.
  Les adeptes de la rampe, âgés de 15 à 25 ans, sont considérés comme les riders les plus sportifs. Les ramp-riders (5 000 en France, soit 5 % de la population des riders compétiteurs estimée à environ 100 000) effectuent en l'air des rotations, des sauts et des figures. L'exercice est de loin le plus impressionnant. L'intérêt est d'avoir la tête en bas le plus souvent possible.

Le roller se pratique également avec un tremplin, afin de réaliser les sauts les hauts possibles. C'est le JUMP.
On peut aussi faire du slalom en rollers ou jouer au Roller in line hockey, sorte de hockey sur glace sur roulettes.

Le roller en chiffres

La France se situe désormais juste derrière les pays leaders : les Etats-Unis et l'Allemagne.

Le roller compte plus **de 5 millions** de pratiquants réguliers ou occasionnels en France, dont environ 2 millions en région parisienne.

33 150 licenciés, dont la majorité se trouve en Ile-de-France, adhèrent aujourd'hui à la Fédération française de roller-skating. Illustration du succès de cette pratique, les randonnées parisiennes du vendredi soir attirent désormais entre 10 000 et 25 000 participants. Le phénomène parisien s'étend aujourd'hui à l'ensemble du pays.

Selon les fabricants d'équipements, le marché français du roller, estimé à **500 millions de francs**, est devenu plus mature. C'est déjà partiellement un marché de renouvellement composé à 80 % de rollers « fitness » destinés à des activités de loisirs ou familiales.

Parallèlement, le roller en ligne est en plein boom : en 1999, plus de 1,4 million de paires ont été vendues. Pour les fabricants, il ne s'agit pas tant de glisser plus vite, que de glisser plus facilement : la priorité est au confort, à la maniabilité et à la sécurité.

Réglementation[1] : des piétons à roulettes

Surpris par l'ampleur du mouvement « roller », les pouvoirs publics et les associations planchent depuis l'automne 1997 pour faire évoluer la réglementation, qui assimile encore le patineur à un piéton, et pour lui trouver sa place sur la chaussée.

Aujourd'hui, le roller est un piéton aux yeux de la loi.
Les rollers ont donc l'obligation de circuler sur les trottoirs, d'utiliser les passages pour piétons pour traverser la rue, de respecter les feux tricolores.
En revanche, ils ne peuvent utiliser ni la chaussée, ni les pistes cyclables. Un roller se déplace à environ 15 km/h ; mais, sur le trottoir, il doit sans cesse adapter sa vitesse pour ne pas gêner les piétons. En cas d'accident, sa responsabilité pénale peut être engagée pour mise en danger d'autrui.

Les rollers sont généralement couverts par l'assurance responsabilité civile,
mais il vaut mieux vérifier auprès de son assureur que le contrat n'exclut pas les dommages créés par la pratique du roller. La Fédération française de roller-skating propose une assurance loisirs qui s'adresse à tous les patineurs et prend en charge tous les dommages causés par le patineur à autrui.

[1] « Circuler en roller, ça s'apprend » - Prévention Routière.

Annexe 2
Les accidents de rollers, de skateboard et de patins à roulettes

Etude réalisée par le Service Médical d'Accueil de l'Hôpital Edouard-Herriot à Lyon

Docteurs A. Lespine, M. Derouich, E. Maiello

Cette étude repose sur le recueil et l'analyse de tous les accidents concernant les patins sur roues sur une période de 6 mois, allant du 1er mai 1997 au 31 octobre 1997, concernant les blessés qui se sont présentés ou ont été adressés au Service Médical d'Accueil de l'Hôpital Edouard-Herriot.
Durant cette période, 121 accidents de pratiquants de patins sur roues ont été recensés pour un total de 29 097 consultants dans le service, soit 3,4 % de l'ensemble.

Le plus grand nombre de blessés s'observe dans la tranche 11 / 15 ans (52 % des cas), et concerne davantage les hommes que les femmes (70 % contre 30 %).

Tableau : Accidents de patins au service médical d'accueil sur 6 mois

	TOTAL		ROLLER		SKATE BOARD		PATINS À ROULETTES	
Nombre de cas	121		98	81 %	17	14 %	6	5 %
Sexe								
masculin	83	70 %	65	66 %	16	94 %	2	33 %
féminin	38	30 %	33	34 %	1	6 %	4	67 %
Tranche d'âge 10-15 ans	63	52 %	50	51 %	10	59 %	3	50 %
Traumatismes du membre supérieur	77	64 %	67	68 %	7	41 %	3	50 %
Traumatismes du poignet et de l'extrémité inférieure de l'avant bras	56	46 %	51	52 %	2	12 %	3	50 %
Traumatismes crâniens	6	5 %	5	5 %	1	6 %	1	17 %
Hospitalisations	19	16 %	18	18 %	1	6 %		

Les traumatismes des membres supérieurs représentent 63,6 % de l'ensemble (dont 68 % pour le roller).
Les traumatismes du poignet et de l'avant-bras représentent 45,4 % des cas (dont 52 % pour le roller).
Des lésions cutanées ont été observées chez 23,1 % des blessés (dont 26 % pour le roller).
Les traumatismes crânio-faciaux représentent 11,6 % (dont 9 % pour le roller).
La proportion des hospitalisés est de 16,5 % (dont 18,4 % pour le roller).

Annexe 3
Skateboard, mode d'emploi

- Porter un casque. Il est préférable d'éviter les casques de vélo ou de hockey et d'utiliser un casque de skateboard. En effet celui-ci protège toute la tête, tempes comprises, sans empêcher de voir ni d'entendre.

- Les chutes finissent souvent sur les coudes. Il est donc nécessaire de porter des coudières pour amortir les chocs.

- Les genoux sont également susceptibles de prendre des coups ; on choisit rarement sa position de chute. Il est donc indispensable de porter des genouillères.

- Lors d'une chute en skate, les mains servent d'amortisseurs. Afin d'éviter entorses et fractures, le port de protège-poignets est vivement recommandé.

Le casque, les coudières, les genouillères et les protège-poignets doivent nécessairement porter la marque CE qui garantit leur conformité aux normes en vigueur.

II. LE VELO

Introduction

Idéal pour les balades et les randonnées ou utilisé comme « seconde voiture », le vélo répond à un besoin de liberté et d'évasion. Activité plutôt moderne et peu coûteuse, la bicyclette plaît à tous et à tout âge. Aujourd'hui, on compte en France, plus de 19 millions de cyclistes. Ce chiffre recouvre des pratiques très diverses.

Utilisé comme moyen de transport, le vélo garantit autonomie et facilité de stationnement. 16,6 % des cyclistes l'ont choisi pour leurs déplacements quotidiens.

Mais le vélo, c'est aussi un sport et même parfois un sport extrême. De la randonnée en VTT aux sauts et figures en BMX, le vélo est une discipline qui requiert adresse et audace.

Le cyclisme peut être un sport dangereux. Les chutes représentent 90 % des causes d'accidents, dont les conséquences peuvent être très graves. Les lésions les plus courantes sont les contusions, les traumatismes crâniens et les fractures du crâne.

Afin de faire reculer les traumatismes et de prévenir les accidents mortels, la CNAMTS et le CFES lancent une campagne de prévention destinée à favoriser le port du casque.
Accessoire vital, non obligatoire à ce jour en France aujourd'hui, le casque permet, en cas d'accidents, de réduire de 85 % les traumatismes crâniens et de 88 % les lésions au cerveau.

Savoir reconnaître un bon casque, ne pas utiliser un casque ayant subi un choc, faire porter un casque aux enfants, tels sont les conseils simples mais efficaces qu'il est bon de rappeler aux « accros » du vélo.

A. Des risques réels aux conséquences graves

Le cyclisme est le sport qui provoque le plus d'accidents, selon une étude très récente[2]. De plus, ces accidents ont généralement des conséquences sérieuses pour la santé. 20% d'entre eux entraînent un séjour à l'hôpital, avec une moyenne de 5,7 jours d'hospitalisation. Dans les cas les plus graves, les accidents de vélo sont mortels.

En 1999 : 307 cyclistes tués, 6 260 autres blessés

Selon l'Observatoire national de la sécurité routière, il y a eu, en 1999, 307 cyclistes tués sur la route et 6 260 autres blessés, plus ou moins gravement. Le nombre de victimes d'accidents de vélo est en hausse de 2% par rapport à 1998, le nombre de blessés est en baisse de 1,7%.

Ces accidents surviennent plus fréquemment en milieu urbain qu'à la campagne (5 310 cas contre 1 257). Ils se produisent plutôt le jour (5 505 contre 1 062 la nuit) et touchent majoritairement les hommes (4 988 contre 1 579 de femmes).

Des accidents qui touchent souvent les jeunes de moins de 15 ans

Les accidents de bicyclette surviennent deux fois sur trois chez des enfants de moins 15 ans. En 1999, on compte 36 tués et 1 054 blessés chez les jeunes âgés de 10 à 14 ans, et 27 tués et 807 blessés parmi les adolescents de 15 à 19 ans.

Les personnes de plus de 50 ans sont également victimes d'accidents. En 1999, on a dénombré 27 tués et 320 blessés chez les personnes âgées de 50 à 54 ans, 25 tués et 261 blessés parmi celles âgées de 60 à 64 ans et 29 tués et 167 blessés chez les personnes âgées de 70 à 74 ans [3].

[2] Cf. Etude exploratoire du Comité régional d'éducation pour la santé du Languedoc-Roussillon, 1999
[3] Cf. Rapport ONISR / SETRA – Année 1999

Des accidents de la vie de tous les jours

Les accidents surviennent en général lors d'activités de sport ou de loisirs, à proximité de la maison lorsqu'il s'agit de jeunes enfants.

Contusions, traumatismes crâniens… des séquelles variées pouvant être très graves

Les chutes représentent 90 % des causes d'accidents.

- La tête est touchée dans 38 % des cas. Ce chiffre atteint 55 % pour les enfants âgés de 1 à 5 ans et 48 % pour la tranche 5-10 ans.

- Les contusions sont les lésions les plus importantes dans les accidents de bicyclette (40 % des cas).

- Le taux de fractures est également important chez les jeunes âgés de 10 à 15 ans ainsi que chez les personnes de plus de 65 ans.

Les lésions les plus courantes sont les contusions, les traumatismes crâniens, avec ou sans perte de connaissance, et les fractures du crâne dans les cas les plus graves. Les blessures à la tête sont la principale cause de décès chez les cyclistes.

Même un choc modéré peut provoquer des dommages irréversibles au cerveau. Ces lésions sont beaucoup plus difficiles à réparer que la fracture d'une jambe ou d'un bras.

Un recours fréquent aux soins médicaux

Les accidents de vélo provoquent dans 20% des cas une hospitalisation. Ce chiffre atteint 30% chez les personnes âgées de 45 à 64 ans et 40% chez celles de plus de 65 ans. Ces accidents peuvent nécessiter de la rééducation et laisser des séquelles et des cicatrices.

B. Le casque : un accessoire vital pour tous

Porter un casque peut sauver la vie ou éviter de graves séquelles cérébrales. Selon une étude réalisée à Seattle aux **Etats-Unis**, le port d'un casque conforme aux normes permet, en cas d'accident, de réduire de 85 % les traumatismes crâniens et, résultat primordial, de 88 % les lésions au cerveau. Face à cette réalité, certains pays ont rendu le port du casque obligatoire.

Une réglementation qui varie selon les pays

Le port du casque est très répandu dans les **pays scandinaves** et a été rendu obligatoire dans l'Etat du Victoria en **Australie**, en Géorgie et au New Jersey aux **Etats-Unis.**
Il est obligatoire dans le monde entier, en compétition.

En juillet 1990, l'Etat du Victoria en **Australie**, a imposé à tous les cyclistes le port du casque. La première année d'application de la loi, le nombre de cyclistes tués ou admis à l'hôpital a baissé de 48 %, la deuxième année de 70 %.

En **Suède**, on observe également une diminution du nombre de tués ou de blessés graves, depuis que le port du casque est préconisé.

En **Espagne**, le port du casque est obligatoire, à la campagne, depuis février 2000.

La **Fédération française de cyclotourisme (FFCT)** recommande et incite vivement tous les pratiquants à porter un casque. Aujourd'hui, plus de **70 %** de ses adhérents le portent au cours des randonnées, contre 3,2 % en 1989.

Selon le **Baromètre Santé Jeunes 1999-2000**, 8 % des personnes interrogées ont déclaré avoir porté un casque lors de leur dernière utilisation de vélo. Les hommes sont significativement plus nombreux que les femmes à être dans ce cas (11,8 % contre 4 %), ainsi que les très jeunes personnes (13,9 % chez les 12-14 ans). Selon le type de vélo, le pourcentage de port du casque diffère. Ainsi, **9,9 % d'utilisateurs de VTT ont porté leur casque la dernière fois, contre 5,8 % pour le BMX et 5,2 % pour le vélo « classique ».**
C'est d'ailleurs la percée du VTT, dans les années 1980, qui a contribué à l'incitation au port du casque.

79 % des 11-15 ans pratiquant le vélo ne portent pas de casque et seulement 3 % déclarent toujours en porter un

Selon une l'enquête HBSC, 1998 [4] réalisée auprès d'enfants âgés de 11 à 15 ans, le port du casque à vélo n'est pas encore entré dans les mœurs des petits Français.

Seuls 3 % des adeptes du vélo disent toujours porter un casque contre 79 % qui déclarent ne jamais en porter ou rarement.

Les plus jeunes sont deux fois plus nombreux que leurs aînés à systématiquement mettre leur casque : 4,3 % à 11 ans contre 2 % à 15 ans.

Les garçons se protègent mieux que les filles, elles sont 6 % de plus à déclarer ne jamais mettre de casque. Cet écart tient sans doute à la pratique plutôt masculine du vélo tout terrain, et au désir d'en arborer tous les attributs, dont le casque.

[4] Enquête « Health Behaviour in school-aged children », *Les années collège,* France, 1998.

Une conformité à des normes précises

La directive européenne et le décret français relatifs aux équipements de protection individuels[5] imposent aux fabricants de casques le respect d'un certain nombre d'exigences essentielles de sécurité concernant, notamment, la protection contre les chocs, les facteurs d'efficacité, les systèmes de réglage, etc.
La conformité à ces exigences essentielles doit être attestée par le fabricant en apposant un **marquage CE**. Outre le marquage CE, des normes européennes et américaines sont indiquées.

Comment reconnaître un bon casque[6]

- Un bon casque doit protéger le front, le haut et l'arrière de la tête ainsi que les tempes.
- Le casque ne doit pas limiter le champ de vision et permettre d'utiliser des lunettes.
- Il ne doit pas affecter l'audition de son utilisateur.
- Son système de fixation doit être simple à ouvrir ou à fermer. Les sangles doivent être réglables sans être élastiques. Elles doivent maintenir fermement le casque en place, même lors d'une chute.
- Le casque doit être léger, bien ventilé, confortable et de couleur vive pour être bien vu des autres usagers de la route.
- Il est important de vérifier que le casque porte sur son étiquette ou sur son emballage une référence de conformité à une ou plusieurs normes de sécurité européennes (BS, DIN, NF ou KOV) ou américaines (ANSI, SNELL ou ASTM).

Bon à savoir :

- Il est important de ne pas hésiter à essayer plusieurs casques avant d'en choisir un.
- Il est indispensable de faire porter un casque aux enfants, même lorsqu'ils sont très jeunes et sur un siège de vélo pour adulte.
- Le bon moment pour acheter un casque aux enfants : lorsqu'on retire les petites roues de leur vélo ou qu'on leur achète un nouveau vélo.
- Tout casque qui subit un choc important ne doit pas être réutilisé.

[5] cf. Directive européenne n° 89/686 CEF du 21 décembre 1989, transposée en France par le décret n° 94-689 du 5 août 1994. Dans le cadre des casques pour cyclistes, ce marquage est entré en application en juillet 1995
[6] cf. Fiches techniques de la Commission nationale de sécurité des consommateurs

C. Conseils de prévention complémentaires à l'usage de tous

Pour les adultes

- Choisir en priorité des itinéraires munis de pistes cyclables ou, à défaut, des routes peu fréquentées. Il convient d'éviter les routes nationales.
- Observer le code de la route en tous lieux et en toutes circonstances.
- Veiller à l'entretien de la bicyclette (câbles de freins, pression et usure des pneus, éclairage).
- Allumer les phares dès la tombée de la nuit et porter des vêtements clairs ou un brassard fluorescent.
- Signaler en tendant le bras tout changement de direction.
- En groupe, rouler en file indienne.
- En cas de longue distance, emporter du ravitaillement.
- Ne pas porter de vêtements amples ou de grandes écharpes qui pourraient se bloquer dans les rayons des roues ou dans le pédalier.
- Porter des lunettes de soleil (éblouissement, insectes).
- Porter des gants de protection.
- Il est recommandé de munir sa bicyclette d'un rétroviseur.

Attention aux enfants !

- Un adulte accompagnant un enfant doit le faire rouler devant lui de manière à le surveiller, tout en gardant une certaine distance entre les deux (2,5 m environ).
- S'assurer que le vélo de l'enfant est adapté à sa taille : il doit pouvoir atteindre le sol avec ses pieds.
- Apprendre aux enfants les règles essentielles du code de la route (stop, sens interdits …).
- En cas de transport d'un enfant en bas âge, équiper la bicyclette d'un siège permettant la protection de ses jambes et lui évitant de tomber ou de déséquilibrer le vélo.

Pour les « vettétistes »

- Préparer l'itinéraire.
- Eviter de partir seul.
- Respecter les priorités et les panneaux interdisant la pratique du VTT (parcs nationaux, propriétés privées, terrains militaires …).
- La fourche avant du VTT doit être pourvue d'un crochet empêchant le câble de frein avant de tomber sur le pneu cranté (risques de chutes brutales).
- Pour la circulation de nuit, se munir de systèmes d'éclairage avant et arrière, en général alimentés par piles. La majorité des VTT sont dépourvus d'éclairage, or c'est obligatoire pour rouler sur la voie publique.
- Vérifier (au moment de l'achat, si cela est possible) que le dispositif de serrage de la selle et des roues est suffisant pour ne pas se desserrer lors du passage d'un obstacle.
- Emporter un nécessaire de réparation, une trousse de première urgence et une carte détaillée du parcours.
- S'informer des conditions météorologiques avant de partir en montagne.

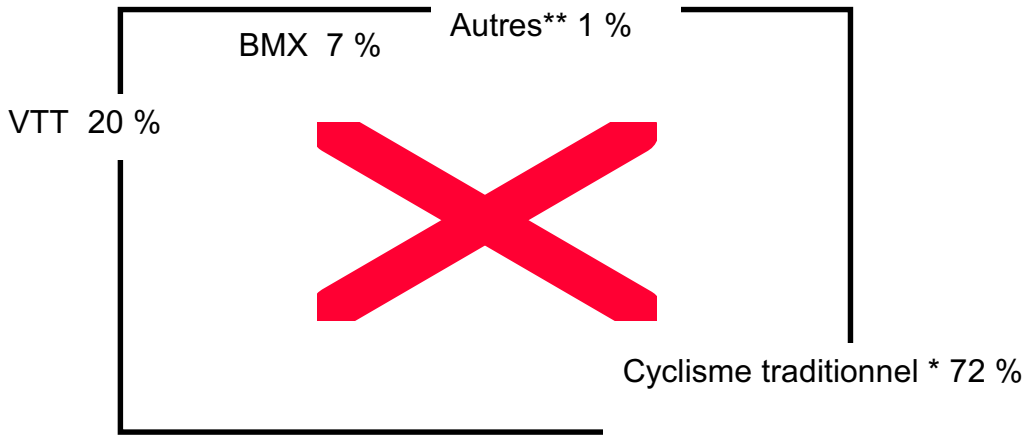
Annexe :
Les nouvelles pratiques du vélo

En ville, comme à la campagne, le vélo gagne du terrain

Balades, randonnées ou « seconde voiture », le vélo répond à un besoin de liberté et d'évasion. Activité plutôt moderne et peu coûteuse, la bicyclette plait à tous et à tout âge.

Détente, santé, nature, sport, respect de l'environnement, les motivations sont nombreuses, les pratiquants aussi. En effet, 19 900 000 personnes de plus de 15 ans font du vélo en France aujourd'hui. Ce chiffre recouvre des formes de pratiques très diverses. Les cyclistes réguliers sont estimés à 4 millions.

Répartition des licences de la Fédération Française de Cyclisme (FFC) par disciplines, année 1999 (103 611 licenciés)



** Cyclisme sur route, cyclisme sur piste, cyclo-cross*
*** Cyclisme en salle, Free-Style, Polo-Vélo, Vélo-Trial*

Le parc vélocipédique français compte 21 millions de vélos :

- VTT : 35,1 %,
- Vélos de ville : 32,4 %
- Vélos de course : 21,2 %
- Vélos de route : 9,7 %
- VTC (Vélo Tout Chemin) : 2,7 %

Le vélo transport

Le vélo est utilisé comme un moyen de déplacement. Autonomie, liberté, facilité de stationnement ou respect de l'environnement, les motivations sont nombreuses.

Le vélo loisir

Activité sportive de détente et de loisir, le **cyclotourisme** est la pratique de la randonnée et du tourisme à vélo, sur route ou à VTT.

Pas de chronomètre, pas de classement ni de compétition, le cyclotourisme permet à chacun de voyager et de se promener à vélo, à son propre rythme, quels que soient son âge et sa condition physique.

De la courte balade à la randonnée de plusieurs jours, suivant des itinéraires préparés ou à l'aventure, sur des routes secondaires ou des sentiers, seul ou en groupe, le cyclotourisme se pratique par tous les temps et en tous lieux.

Articulée autour de trois objectifs – le sport, le tourisme et la culture – cette discipline tire toute sa richesse de la diversité de ses pratiques.

Le vélo sportif

> Le VTT – Arrivé en France dans les années 1980 avec la génération des sports de glisse, le VTT a dynamisé la pratique du vélo. L'engouement en faveur du VTT s'explique par l'envie de se rapprocher de la nature, le besoin d'évasion, de liberté, la recherche de nouvelles sensations.

Il touche une population de plus en plus nombreuse et nécessite de nouveaux besoins en matière d'infrastructure, d'encadrement et de prévention.

Aujourd'hui, le VTT continue son développement dans le cadre de la randonnée, de la découverte et du loisir.

> Le BMX (Bicross) – Le bicross est à mi-chemin entre la moto et le vélo. Au début des années 70, des pilotes de motocross inventaient le BMX (bicycle moto cross) pour leurs enfants trop jeunes pour rouler à moto. En 1981, l'association française de bicrossing est créée. Le 1er janvier 1990, cette association rejoint la fédération française de cyclisme. Ce sport connaît un développement considérable. Il est fondé sur la négociation des obstacles et la réalisation de figures techniques. En compétition, le bicross se pratique sur des champs de bosses. En « free style », le pratiquant peut lui-même créer des figures ou des enchaînements.

> Le Cyclo-cross – cette discipline se pratique en hiver sur des circuits constitués de chemins, routes, sentiers, buttes de terre, escaliers, prairies, etc. Avec un vélo de route, les concurrents s'affrontent sur des circuits de 2 à 3 km qui doivent être roulants mais comprendre quelques passages obligeant à descendre du vélo. Le cyclo-cross nécessite une très grande adresse.

> Le Trial – L'épreuve de trial se déroule, en VTT, sur plusieurs zones tracées en terrain accidenté, où l'adresse et l'équilibre sont privilégiés.

Cinq types de pratiques :

En solitaire
9,5 % des cyclistes, soit 1 900 000 personnes
Pratique plutôt sportive, goût de l'effort solitaire en dehors de toute contrainte

Pour une promenade
21,1 % des cyclistes, soit 4 200 000 personnes
Pratique souvent familiale, peu sportive, avec un souci de découverte

Pour le sport
27,3 % des cyclistes, soit 5 400 000 personnes
Pratique sportive et familiale

Pour se déplacer
16,6 % des cyclistes, soit 3 300 000 personnes
Pratique solitaire essentiellement pour les petits déplacements utilitaires

Pour la découverte
25,6 % des cyclistes, soit 5 000 000 personnes
Pratique familiale axée sur la découverte

- **Des mesures d'ores et déjà mises en place**

Le vélo est un véhicule comme un autre et tous les cyclistes se trouvent mêlés à la circulation routière. **Le différentiel vitesse entre le vélo et les véhicules motorisés est la principale cause d'accidents.**

La FFCT prône « **le partage de la rue et de la route** » et intervient tant au niveau des pratiquants (sensibilisation, formation, information) que des pouvoirs publics (aménagements de sécurité) pour aboutir à une cohabitation sans risque. Des mesures sont d'ores et déjà prises :

> *Les aménagements cyclables*
Deux aménagements sont possibles : la piste cyclable qui est une voie réservée aux cyclistes en dehors de la chaussée, et la bande cyclable, intégrée à la chaussée et signalée par un marquage au sol.

> *La limitation de vitesse*
Certaines villes ont créé des « **zones 30** », où la vitesse est limitée, pour tous les véhicules, à 30 km/h.

> *Les voies réservées*
A la campagne, la tendance est au développement de « **voies vertes** », réservées aux modes de transports non motorisés et non polluants, séparées physiquement, dans la plupart des cas, de la chaussée.

Si ces aménagements facilitent le déplacement des cyclistes, ils ne permettent malheureusement pas d'éviter toutes les formes d'accidents.

- **Les attentes des cyclistes en matière d'aménagements, d'équipements et de services**

> Près de 70% des cyclistes souhaitent des bandes cyclables sur les routes et 58% des pistes cyclables en ville.

> 63% souhaiteraient des itinéraires réservés au vélo sur les petites routes de campagne.

> 48% aimeraient des circuits VTT sur les sentiers et chemins.

> 53% demandent des itinéraires balisés ou fléchés.